Beilage zu Nr. 144 des Bremer Handelsblattes.

Englische Landwirthschaftszustände.

Alle, die im Jahre 1851 zur Ausstellung nach London reisten, nahmen als selbstverständlich an, daß England auf fast allen Gebieten der Industrie der übrigen Welt voraus sei. War man doch zu Hause gewohnt geworden, auf jedem Messer, jedem Nadel-Etui, auf jedem Fabrikat, vom kleinsten bis zum größten, eine englische Firma zu lesen und damit anzunehmen, die Sache sei darum am vollkommensten, weil sie ächt englisch sei.

Wer damals in London war, wird sich erinnern, wie enttäuscht man allgemein war, und wie sehr zumeist die Engländer selbst stutzten, als sie fanden, daß im Ganzen und Großen sie an die Vollendung französischer Industrieerzeugnisse nicht heranreichten. Ueber Wollwaaren und Seidenstoffe war man bald im Reinen, und daß die Franzosen in Desseins voraus waren, fand man fast natürlich, aber daß unsere Solinger bessere Klingen und Messer, die Franzosen bessere chirurgische Instrumente, die Spanier bessere Taue als die Engländer geliefert hatten, erschien wunderbar. Und nun kam noch hinzu, daß Frankreich die vier besten Vließe eingesandt hatte, — was selbst unsern deutschen Züchtern zu arg vorkam.

Seitdem sind die Engländer in der Beurtheilung ihrer Fabrikate gegenüber dem Auslande etwas bescheidener geworden, und der Vorsitzende des im Sommer 1853 Statt gehabten Meeting des Königlichen Agricultur-Vereins Englands, Lord Ashburton, sah sich genöthigt, in seiner öffentlichen Rede zu sagen: „Andere Nationen können uns in Manufactur und Handel die Palme streitig machen: Frankreich producirt schönere Seidenstoffe, die Schweitz bessere Baumwollenwaaren, Amerika ist uns in der Schifffahrt gleich, aber das englische *Landwirthschaftswesen* ist ohne Nebenbuhler. Die ganze Welt kommt, um in unserer Schule zu lernen.“ —

Zu diesen Schülern gehört auch der Verfasser eines Werkes unter dem Titel: Essai sur l'économie rurale de l'Angleterre, de l'Ecosse et de l'Irlande par Léon Lavergne, das wir, abgesehen von der Bedeutung der Schrift selbst, hauptsächlich deshalb ausführlicher zu besprechen uns vorgesetzt haben, weil es für unser Blatt an der Zeit sein dürfte, die *volkswirthschaftlichen* Gesichtspunkte klar zu machen, welche eben sowohl von einer einseitigen Auffassung des *landwirthschaftlichen* Interesses verdunkelt werden können, als es schon anderen Interessen gelungen ist, darüber Unklarheit zu verbreiten.

Herrn Lavergne's Schrift hat uns sehr oft an die berühmten Briefe von Chateauvieux über den italienischen Landbau erinnert, nur daß diese durchweg auf eine Ehrenrettung des *italienischen* Landbaues ausgehen, während umgekehrt der Verfasser des vorliegenden Buches die *englischen* landwirthschaftlichen Culturverhältnisse als hoch erhaben über die seines Vaterlandes hinstellt und die Nacheiferung des letztern rege machen will.

Wir Deutsche lernen daraus im Ganzen wenig Neues, da schon seit einem halben Jahrhundert englische Landwirthschaft auf deutsche, besonders norddeutsche, von Einfluß gewesen ist, und die dortigen Zustände bei uns in weiteren Kreisen geläufig sind; aber die Darstellung ist so anregend, daß man ihr nicht nur mit Lust und Liebe folgt, sondern auch zu selbstständigem Nachdenken erhoben wird.

Indem Herr Lavergne die Landbebauer seines Vaterlandes anfeuern wollte, vorzuschreiten, ist er in den bei uns schon überwundenen Fehler verfallen, alles Englische vortrefflich zu finden, so vortrefflich, daß er es generalisirt sehen möchte. Es giebt aber nichts Mißlicheres als grade bei Beurtheilung landwirthschaftlicher Verhältnisse die tausend verschiedenen Factoren aus den Augen zu lassen, welche dies oder jenes Verfahren bedingen. Schon eine Entfernung von wenigen Stunden macht häufig ein durchaus anderes wirthschaftliches System nöthig, und zwingt, mit Wenigem zufrieden zu sein, weil das Mehr unerreichbar ist. Um wie gefährlicher also ist es, englisches landwirthschaftliches Verfahren für Frankreich als Muster aufzustellen, da zwischen beiden Ländern so durchgreifende Verschiedenheiten obwalten. Wie viel ist nicht von Engländern und selbst von Franzosen und Deutschen über die italienischen Maremmen gespottet, und von Verfall des italienischen Landbaues gefabelt, bis uns Chateauvieux rechnungmäßig nachwies, daß wegen der Wiesen-Armuth des Arno-Thales durch keine Cultur eine höhere Rente aus den Maremmen zu ziehen sei, als gerade durch die statthabende. Wir sagen rechnungsmäßig, und zwar durch Rechnung nach Geld, das einzig zutreffende beim Landbau, und hier begegnen wir gleich von vornherein einem Princip des Herrn Lavergne, in welchem eine Menge von Differenzen wurzeln, die wir mit ihm haben.

Er beginnt das Capitel 4, über die Culturen, mit dem Satze: „Jede Cultur hat zum Zweck, auf einer gegebenen Fläche die größtmöglichste Masse für *menschliche Nahrung* zu erzeugen.“ Darauf basirt er die Ausführung, daß Frankreich, England gegenüber, einen falschen Weg bei der Schafzucht gehe, weil es zunächst die Wolle, England die Fleischerzeugung im Auge habe, — und in ähnlicher Weise ist er gegen die Benutzung des Rindviehs zur Arbeit, weil hierbei durch mangelnde Fleischerzeugung mehr verloren, als durch die Arbeit gewonnen werde.

In der Nähe großer Städte ist es wenigstens bei uns schon selten Jemand eingefallen, Zuchtschäferei statt Hammelherden zu halten, einfach darum, weil die Waare gesucht, jeden Tag verkäuflich ist, und darum besser rentirt. Nicht die Rücksicht darauf, daß mehr für menschliche Nahrung gewonnen wird, hat den englischen Landmann bewogen, auf Fleischerzeugung bei der Schafzucht zu halten, vielmehr lediglich die Rücksicht darauf, daß er leichter, zu jeder Zeit und mehr Geld einnimmt. Der Franzose ißt aber nun einmal nicht so viel Fleisch, wie der Engländer, und wenn Frankreichs Landwirthe das englische Princip annähmen, würden sie zum großen Theil für den Export arbeiten müssen, der sehr mißlich und schwerlich lucrativ sein würde.

Die Landwirthschaft wird durch die gegebenen Zustände des Guts bedingt, und was am besten rechnet nach Geld, das ist die beste Wirthschaft.

Wir haben erlebt, daß Gutsbesitzer, die ganz voll von englischer Landwirthschaft zu uns zurückkehrten und ihre Wirthschaften nach englischem Muster einrichteten, zu Grunde gingen, weil sie in der Freude über die vollen Scheunen vergaßen, wie viel die Börse kleiner geworden war.

Allerdings ist es im Ganzen richtig, daß man auf indirectem Wege, durch Einschränkung der für Cerealien bestimmten Fläche zu Gunsten der Futter- und damit Misterzeugung, zuletzt mehr Getreide gewinnen, und mit Hinzurechnung der aus der Viehwirthschaft gezogenen Nutzung einen größeren Ertrag erlangen wird. Aber darum die englische Rotation in 4, oder wenn Weideklee liegen bleibt, 5 Felder für ein sicheres Hülfsmittel ausgeben, ist falsch, umsomehr, als auf dem Continent oft nicht selbst guter Boden kleetragend ist.

Wir haben in Deutschland Boden, der zu elend ist, um nur den Dünger zu verdauen. Herr Lavergne könnte sagen: dann giebt er keinen Reinertrag und muß als Wald angepflanzt werden. Aber wie dann, wenn schon so viel Wald da, und der Absatz für Holz durch Mangel an Schifffahrt so erschwert ist, daß mit solcher Waldcultur die Auslagen nicht gedeckt würden?

Es giebt allerdings bei uns in Deutschland eine Menge kleiner Güter, die gar keinen Reinertrag geben, aber immerhin haben sie den Werth, daß der Besitzer als freier Mann bei sich selbst in Tagelohn geht, ein Verhältniß, das zu stören offenbar ein Fehler wäre.

Das eben ist der Punkt, in welchem die Agronomen der économie politique gefährlich und so verdunkelnd sind, daß sie rechnen, ob Rente ist oder nicht, und nun rücksichtslos darauf los gehen und über den Haufen werfen wollen, was der Nationalkraft förderlich ist, wenn es sich auch nicht in dieser oder jener Quantität des Ueberschusses an Nahrungsstoff darstellen läßt. Herr Lavergne selbst geht so weit, in der Entschuldigung des heillosen Verfahren gegen die Hochländer einzustimmen, vermöge dessen die Herzogin von Sutherland, — wie wir überzeugt sind, ohne alles Recht — den unglücklichen Leuten die Häuser über dem Kopfe abbrennen ließ, um sie zur Auswanderung zu zwingen, um auf der Fläche statt Menschen Hämmel zu ernähren, weil diese Wirthschaftsart einen größern Reinertrag gab.

Allen Respekt vor der Rente, aber die National-Oeconomie, die économie politique, wie sie die Franzosen nennen, fragt denn doch noch nach anderen Factoren des Volkswohlseins, und da wird sich gewiß nicht leugnen lassen, daß der Staat an Nationalkraft mehr verlor, als er dadurch gewinnt, daß die Herzogin statt 30,000 £ jetzt siebenfach so viel Rente aus der Hammelwirthschaft hat. Mit solchem barbarischen Verfahren wäre übrigens — und das sagen wir mit dem vollen Stolze eines Deutschen den Briten gegenüber, — die Herzogin in Deutschland nicht durchgekommen, da sie, obwohl wir kein Parlament haben, ganz einfach durch das Volk, und das mit Zustimmung der Fürsten, zur Raison gebracht worden wäre, und sich mit 30,000 £ hätte begnügen müssen.

Die Vier- und Fünffelderwirthschaft, welche die panacée sein soll, mittelst deren ein höherer Ertrag erzielt werden soll, ist als solche in Deutschland schon überwunden, wie früher die Dreifelderwirthschaft. Sie wird angewandt, wo sie paßt, sonst arbeitet man in 7 oder 10 Schlägen oder wie es sonst sich nothwendig macht, und Herr Lavergne könnte sich aus der modificirten märkischen Schlagwirthschaft, die er auf unsern großen Gütern sehen kann, und die Koppe dargestellt hat, überzeugen, daß wir unter Umständen und mit freier Benutzung des Climas, des Bodens, der mercantilen Lage mehr geleistet haben, als englische Landwirthe auf ihrem Terrain. Verhältnißmäßige Capitale vorausgesetzt, ist anzunehmen, daß jeder märkische gute Wirth in England prosperiren, während der Engländer hier zu Grunde gehen würde.

Wie weit dasselbe Verhältniß in Frankreich zu Gunsten der französischen Wirthe Statt findet, können wir nicht beurtheilen, so viel ist uns aber, so oberflächlich wir auch Frankreichs Cultur kennen, doch klar, daß dort mit der panacée eben so wenig überall durchzukommen sein wird, als hier. Wir sind weit entfernt, zu verkennen, das die Engländer, in der Bodenbereitung besonders, sehr viel geleistet, wir sind dankbar für das, was wir von ihnen gelernt; wir Deutsche sind bei ihnen in die Schule gegangen, weil wir überhaupt das Volk sind, daß das Ausland am wenigsten ignorirt, aber wenn Lord Ashburton Englands Landwirthschaft als unvergleichlich hinstellt, so müssen wir, wenn man berücksichtigt, was unter gegebenen Umständen geleistet werden kann, doch für einen großen Theil Deutschlands dagegen Verwahrung einlegen. (Fortsetzung folgt.)

Der billige Credit.

(Correspondenz aus Brüssel)

Ob man mit manchen englischen Utopisten den Credit als den Erzeuger neuer Reichthümer, ob man ihn mit B. Say, Mac-Culloch und anderen

ausgezeichneten Nationalöconomen nur als Mittel betrachtet, die Benutzung und Verwerthung der vorhandenen Reichthümer rascher, stetiger und leichter zu machen, immerhin wird man zugeben, daß er das „tägliche Brod“ unseres Verkehrs geworden, der ohne ihn nicht leben, kaum vegetiren kann. Trotzdem ist er noch keineswegs so allgemein verbreitet, als es im Interesse des volkswirthschaftlichen Lebens wünschenswerth und dringend nöthig wäre. Die eigentliche Finanzwelt, ferner der höhere Handels- und Gewerbsstand genießen seiner Segnungen in ziemlich ausgedehnter, hingegen der Kleinhandel und das Handwerk, selbst in den Städten, nur in sehr beschränkter Weise. Auf dem flachen Lande ist er diesen zwei Ständen ganz unzugänglich; der Bauernstand kennt ihn kaum dem Namen nach, der Grundbesitzer kann seiner nur unter erschwerenden Bedingungen und Formalitäten theilhaftig werden.

Zu dieser beschränkten Zugänglichkeit, zu dieser geringen Verbreitung des Credits kömmt noch ein anderer Uebelstand: sein hoher Preis im allgemeinen Verkehrsleben. In Ländern, wo der Staat, öffentliche Anstalten, Bankhäuser u. s. w. zu 2—4 % Geld bekommen, müssen Grundbesitzer, kleine Handels- und Gewerbtreibende selbst bei genügender Sicherheit gewöhnlich 7—8 % im Minimum zahlen. Bei dem gegenwärtigen Stande der Erzeugung aber, wo vor Allem Wohlfeilheit verlangt wird, und der Erzeuger, der sich nur an der Masse des Verkaufs entschädigt, sich mit einem kleinen Gewinn begnügen muß, wirft das verwendete Kapital oft nur 5—6 % Gewinn ab. Der Erzeuger kann dann, wenn er dem Darleiher 7 % Interessen zahlen muß, natürlich nicht mit geborgtem Kapital arbeiten: und er muß, selbst wenn ihm der Credit zugänglich, auf dessen Benützung verzichten, weil er zu theuer ist.

Eine solche Organisation des Creditwesens, kraft welcher der Credit erstens allgemeiner verbreitet, zweitens billiger würde, wäre daher gewiß eine unermeßliche Wohlthat für das ganze volkswirthschaftliche Leben, auf dessen gedeihlichere und raschere Fortentwickelung sie den wohlthätigsten Einfluß üben müßte. Der jugendliche Deputirte von Mecheln, Hr. Armand Perceval, eines der wenigen Mitglieder unserer Deputirtenkammer, welche nicht ausschließlich das hohe Steckenpferd der Parteipolitik reiten, sondern sich auch um die volkswirthschaftlichen Interessen ernstlich kümmern, verfolgt diese Idee seit Jahren in der Kammer. Doch steht er daselbst ziemlich vereinzelt da, und sein Wirken ist deshalb bisher ziemlich erfolglos. Er will daher fernerhin von unten herauf auf die Kammer einwirken: auf die Deputirten durch die Wähler, und auf diese wieder durch die Gesammtmasse der Verkehrtreibenden. Er will eine allgemeine Agitation für den „allgemeinen und billigen Credit“ hervorrufen, und hat zu diesem Zwecke vorerst ein vierzehntägiges Journal gegründet, dessen Tendenz in dem Titel: „Le crédit a bon marché“ hinlänglich ausgesprochen ist und welches „die öffentliche Meinung mit den praktischen Grundlagen und den rationellen Grundsätzen bekannt machen soll, auf welchen: 1) der Handelscredit oder das Escompte; 2) der agricole Credit oder das Darlehen an Ackerbautreibende; 3) der industrielle Credit oder das Darlehen an Fabrikanten und Handwerker; 4) der Hypothekencredit oder das Darlehen an Grundbesitzer, beruhen müssen.“

In der ersten, eben erschienenen Nr. sucht Herr Perceval in geistreicher und interessanter Weise den Verlust nachzuweisen, welcher dem Lande aus der „Inorganisation du crédit“, d. h. aus dem Nichtvorhandensein eines allgemein zugänglichen und billigen Credits, erwächst. Der Fabrikant und Handwerker ist durch Mangel an Geld und Credit oft zu zeitweiliger, gänzlicher oder theilweiser Arbeitseinstellung genöthigt. Den ihm hieraus erwachsenden Verlust kann man im Durchschnitt auf wenigstens 100 Fr. jährlich per Fabrikant oder Handwerker schätzen. Belgien zählt deren 120,000, was also für die gesammte Klasse einen jährlichen Verlust von 12,000,000 Fr. ergiebt. Der Bauer muß, wegen Creditmangel, oft seine Ernte schleuderisch verkaufen, Vieh und Ackerbaugeräthe unter den drückendsten Bedingungen ankaufen, Geld auf 6 oder nur gar 2 — 3 Monate zu 10 — 20 % borgen u. s. w. Den hieraus erwachsenden Verlust äußerst gering, auf 20 Francs, angeschlagen, ergiebt dies für Belgiens 570,000 Bauern einen jährlichen Gesammtverlust von 11,400,000 Fr. Die auf Grundbesitz hypothecirte Schuld erhebt sich in Belgien auf 800 Millionen, die auf 340,000 Schuldner vertheilt ist und im Durchschnitt mit 6—7 % verzinst wird. Bei einer nur etwas zweckmäßigen Organisation des Credits würde der Grundbesitz höchstens 4½—5 % zahlen. Die 2½ % die er jetzt mehr zahlen muß, ergeben bei einer Gesammtschuld von 800 Millionen für die grundbesitzende Klasse einen jährlichen Verlust von 20 Mill. Fr. Der Handelsescompte erhebt sich, mit Commission u. s. w., im Durchschnitt ebenfalls auf 7 %. Angenommen, daß jedem Kaufmann hieraus nur ein Verlust von 100 Fr. erwächst, so ergiebt das für Belgiens 103,000 Kaufleute einen jährlichen Gesammtverlust von 10,300,000 Fr. Es verlieren also durch den Mangel eines allgemein zugänglichen und billigen Credites jährlich im Minimum:

die ackerbautreibende	Klasse	11,400,000 Fr.
„ gewerbetreibende	„	12,000,000 „
„ grundbesitzende	„	20,000,000 „
„ handeltreibende	„	10,300,000 „
Zusammen		53,700,000 Fr.

also über die Hälfte sämmtlicher Staatssteuern (92 Mill. Fr.) und an ⅖ der Staats-, Provinzial- und Gemeindesteuern (131 Mill. Fr.). Eine zweckmäßige Creditorganisation käme also — um nur diese Seite ins Auge zu fassen — der Abschaffung von ⅖ sämmtlicher Steuern an Erleichterung für die Nation gleich!

Damit das Verkehrsleben die volle Ausdehnung und Entwicklung e reiche, deren es fähig ist, bedarf es, nach Hrn. Perceval, eines dreifache Cirkulationssystems: 1) für die reellen erzeugten Werthe (Waare beförderung); 2) für die Verhandlungen, zu denen sie Anlaß geben (Corr spondenzbeförderung); 3) für die fiktiven Werthe, welche sie repräsentire (Wechsel-Umlauf). Ersteres Cirkulationssystem bildet namentlich die Eisen bahn, das zweite die Post, das dritte kann nur durch eine solche Orga nisation des Credits, welche denselben überall hin verbreitet und allen zu gänglich macht, erzielt werden. Wie die Eisenbahn und die Post in all Theile des Landes dringen und allen Staatsbürgern zugänglich sind, so mu das Gleiche mit dem Credit der Fall sein. Dies herbeizuführen, ist de Zweck des neuen Journals und werden außerdem in gleicher Absicht di Mitglieder des unter Percevals Vorsitz gebildeten Comités das Land be reisen und überall Meetings veranstalten, in welchen von Bauern, Grund besitzern, Kaufleuten und Gewerbsmännern, kurz von allen bei der Credit frage Interessirten, die Mittel zur Organisirung eines allgemeinen und billi gen Credits berathen werden sollen.

Es soll dies also eine Agitation werden, gleich jener, welche Cobden mi der Anti-corn-law-ligue für das „billige Brot“ hervorgerufen. Ma weiß, welchen großartigen Aufschwung die englische Industrie dem glücklichen Ausgang jener Agitation verdankt. Was aber das billige Brod für der Arbeiter, das ist der billige Credit, diese tägliche Nahrung des Verkehrslebens, für die Arbeit im weitesten Sinne des Wortes. Das Unternehmen des Hrn. Perceval und seiner Gesinnungsgenossen ist demnach jeden falls ein zeitgemäßes und glückliches, das, wenn es gelingt, nicht nur für Belgien, sondern auch für weitere Kreise sehr erfolgreich werden kann. Aber indem wir der Idee vollen Beifall zollen, können wir bezüglich der Ausführungsweise ein leises Bedenken nicht unterdrücken; Percevals frühere Kammerreden und einzelne Stellen seines Programmes lassen uns nämlich befürchten, daß er seine „Organisation du crédit a bon marché“ vom Staat erwarte, — wogegen sich manches gewichtige Bedenken erheben ließe. Da indeß Herr Perceval noch nichts Näheres und Bestimmtes über die Mittel, durch welche er seinen Zweck erreichen will, ausgesprochen, so müssen wir uns der voreiligen Kritik enthalten und es für jetzt bei einer bloßen Andeutung bewenden lassen. Wir werden aber sein Unternehmen, das sehr bedeutungsvoll werden kann, jedenfalls mit Theilnahme und Aufmerksamkeit begleiten und Ihre Leser über Fortgang und Entwicklung desselben auf dem Laufenden zu erhalten suchen.

Schifffahrt von Marokko.

Bei der Spärlichkeit der Nachrichten über den Handel dieses Landes, glauben wir die nachfolgenden Notizen hier mittheilen zu müssen, obwohl die neuesten derselben sich erst auf das Jahr 1851 beziehen.

Es war nämlich die Schifffahrt in den wichtigsten Häfen Marokkos und der durch dieselbe vermittelte Handel (ohne Geld),

eingelaufen:

Flagge	Zahl	Tonnen	Mannschaft	Werth in £
Britische ……	202	10,605	1409	146,029
Maurische …..	1	60	9	320
Oesterreichische ..	1	504	18	—
Amerikanische…	2	524	22	—
Französische ….	110	9,910	898	65,086
Portugiesische…	58	3,020	501	29,316
Belgische ……	1	114	7	1,008
Sardinische ….	38	4,614	253	27,859
Spanische …..	89	1,564	534	13,085
Toskanische…..	19	1,879	161	9,320
Jerusalemer….	4	515	33	3,167
Neapolitanische..	1	288	15	1,166
Griechische…..	1	199	15	700
Total 1851	527	34,796	3985	297,056
1850	511	33,382	3708	313,901
1849	400	24,861	3067	326,859

ausgelaufen:

Flagge	Zahl	Tonnen	Mannschaft	Werth in £
Britische ……	204	10,784	1507	124,235
Maurische …..	1	60	9	—
Oesterreichische…	1	504	18	—
Amerikanische…	2	524	22	5,775
Französische ….	110	9,997	1008	99,125
Portugiesische…	58	2,955	370	23,318
Belgische ……	1	114	7	1,421
Sardinische ….	37	4,593	345	27,916
Spanische …..	89	1,564	534	8,932
Toskanische…..	19	1,879	161	8,460
Jerusalemer….	4	515	33	3,537
Neapolitanische..	1	288	15	—
Griechische…..	1	199	15	—
Total 1851	528	33,976	4044	302,798
1850	496	29,201	3753	385,680
1849	410	24,980	3289	340,902

Deutschland, bei dieser Schifffahrt nur durch ein einzelnes österreichisches Schiff betheiligt, hatte im Jahre 1850 2 hannöversche und 1 Hamburger Schiff, im Jahre 1849 gar kein deutsches, im Jahre 1848 1 preußisches und 1 österreichisches Schiff aufzuweisen.

Die Betheiligung der 3 wichtigeren marokkanischen Häfen war 1851:

	Zahl	Tonnen	Mannschaft	Werth £
Eingelaufen:				
Mogador	80	9419	647	109,840
Tanger	177	5509	1376	67,996
Tetuan	89	1910	513	29,711
Ausgelaufen:				
Mogador	78	9273	638	115,264
Tanger	175	5456	1421	40,628
Tetuan	89	1910	512	12,104

Im Verhältniß zu der Ausdehnung und der Bevölkerungszahl des Landes erscheint ein Verkehr von ca. 2 Millionen Thaler Einfuhr und eben so viel Ausfuhr sehr gering. Daß dieser Verkehr aber zum größten Theile der englischen und französischen Flagge überlassen ist, beweist daß der deutsche Unternehmungsgeist sich noch nicht diesem Gebiete zugewandt hat und ihm daher auf demselben noch ein großer Raum der Thätigkeit offen steht.

Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Wien.

Jahr	Einbezahlt. Actien-Capital.	Zahl der Dampfschiffe.	Zahl der Schleppschiffe.	Fahrten.	Beförderte Reisenden.	Beförderte Waaren. Ctr.	Beförderte Borstenvieh. Stück.	Beförderte Gelder 2c. Werth.	Betriebs-Einnahmen.	Betriebs-Ausgaben.	Zins und Dividende. %
1831	100000	1	unbekannt, weil der Betrieb verpachtet war.						9086	7271	5
1832	desgl.	1							12000	7058	7
1833	desgl.	2							12446	6212	7
1834	260000	4							37113	59424	5
1835	560000	5	—	123	17727	38529	—	—	223561	166963	5
1836	700000	8	—	165	29203	67070	—	1077000	351896	316848	5
1837	1050000	10	—	243	47436	97991	—	3371168	573554	503991	5
1838	2100000	15	—	313	74584	320614	—	7113483	1121653	950928	7
1839	3000000	17	—	419	105926	348983	9118	8929804	1382158	1241155	5
1840	3630000	19	—	452	125293	368683	8860	9146502	1567569	1399994	6
1841	4000000	23	—	634	170078	513576	20875	10637032	1664425	1478709	5
1842	desgl.	24	5	808	211401	591408	22492	11945412	1896883	1774759	5
1843	desgl.	28	9	1117	278594	846017	35698	17511876	2401908	1950625	5
1844	desgl.	29	19	1126	555864	1083354	38822	15622351	2651447	1935332	5
1845	desgl.	28	33	1172	793595	1539796	23886	6154515	2135376	1651915	8
1846	desgl.	32	58	1476	903996	1909287	56832	5185512	2626273	2066851	10
1847	6000000	41	101	1992	852517	3184778	59690	7498792	3146920	1600020	9 3/5
1848	desgl.	47	128	2204	1615609	2592624	48033	12169637	2751724	1720573	5
1849	desgl.	47	137	1909	899826	1246831	10084	5527129	2451927	1406769	7
1850	desgl.	47	125	2537	1401842	4690886	175832	17041380	4148949	2233465	7
1851	7276150	52	174	3191	1431734	7220626	156586	23881969	4808187	3456679	8 1/3
1852	10306425	58	195	3715	1632301	10655574	243268	37327754	6190133	4200638	12
1853	16745225	75	253	3736	1475694	9026474	163055	28262640	5405966	4640497	5

Das Capital der Gesellschaft bestand am Schlusse des Rechnungsjahres 1853 aus

18,000 vollen Actien, à 500 fl., = ...	fl. 9,000,000
Einzahlungen auf die 11. Actienemission	„ 3,530,025
„ „ „ 12. „	„ 1,615,200
Anlehen vom Jahre 1842	„ 600,000
„ „ „ 1847	„ 2,000,000
	fl. 16,745,225

Außerdem war nach Rechnungsabschluß 434,498 fl. Reserve- und 634,154 fl. Assecuranzfond vorhanden.

Das Jahr 1853 war äußerst ungünstig, theils in Folge der Elementar Ereignisse, welche die Schifffahrt verhinderten, theils in Folge der politischen Ereignisse, welche den Verkehr an der Donau störten, theils durch die ungeheure Theurung aller Betriebsmateriale. Dem Gewinn, welcher sich aus dem Vergleich der Einnahmen und Ausgaben mit 765,470 fl. ergibt, stehen statutengemäß gegenüber 365,752 fl. Abschreibung vom Werthe der Gebäude, 415,524 fl. Abschlag vom Werthe der Dampfboote, 131,700 fl. Beitrag zum Assecuranzfond und die Verzinsung der Actien und Anleihen mit 532,500 fl., zusammen also 1,445,476 fl., so daß sich ein Ausfall von 680,006 fl. ergibt.

Rechtsfälle.

Nichtbefugniß der Viceconsuln zur Verurtheilung eines Schiffes. Nichtverantwortlichkeit der Regierung für unbefugte Handlungen ihrer Beamten.

Guys, französischer Viceconsul in St. Francisco, hat das Schiff „Cardinal de Cheverus„, den Herren Vergès & Comp. gehörig, als seeuntüchtig erklärt, am 2. Juni 1850 dessen Verkauf angeordnet und den Erlös an sich ausbezahlen lassen.

Guys hat inzwischen aufgehört das Amt eines Viceconsuls zu besorgen, er hat den Herren Vergès & Comp den für das Schiff empfangenen Betrag nicht ausbezahlt, daher forderten sie von dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten den Ersatz der von dem Viceconsul empfangenen Summen, weil sie annahmen, daß der Viceconsul im Namen des Staates gehandelt habe. Durch ministerielle Entscheidung vom 8. Januar 1852 wurde die Forderung abgewiesen. Von dem Staatsrathe ist diese Abweisung durch das folgende Decret bestätigt:

„Da die Ordonnanz vom 16. October 1833 die Geschäfte und Vollmachten der Viceconsuln und Consularagenten, insofern sie nicht im speciellen Auftrag der Minister der auswärtigen Angelegenheiten oder des Krieges handeln, auf die in besagter Ordonnanz bezeichneten Gegenstände beschränkt,

da diese Ordonnanz die Viceconsuln im Auslande nicht autorisirt, zu der Condemnation eines Schiffs und dem Verkaufe desselben zu schreiten, und

da es nicht erwiesen ist, daß Herr Guys, ehemaliger Viceconsul Frankreichs in San Francisco zu den besagten Akten autorisirt war,

überdies erwägend, daß, wenn Herr Guys das Recht zu diesen Handlungen gehabt hätte, der Art. 7 der obigen Ordonnanz ihm untersagt, ohne besondere Autorisation Depositen zu empfangen und daß, selbst wenn er zur Empfangnahme von Depositen bevollmächtigt gewesen wäre, die Verantwortlichkeit der Regierung dafür nur dann eingetreten sein würde, wenn das Depot den Charakter eines obligatorischen gehabt hätte. Das Gesuch der Herren Vergès & Comp. ist daher verworfen.“

Diese Entscheidung ist nicht nur für den französischen Handelsstand, sondern auch für Alle, welche französische Schiffe chartern oder versichern, von wesentlichem Interesse. Ein Consul verweigert einem Schiffe die Pässe oder mißbraucht sonst seine Amtsgewalt, um ein Schiff als seeuntüchtig erklären und verkaufen und den Betrag in seine Hände bezahlen zu lassen, der Eigenthümer empfängt aber schließlich nichts für seine Eigenthum als eine Erklärung, daß die Regierung dem Consul keine Vollmacht zu seiner Handlungsweise gegeben habe.

Wenn die Deductionen des französischen Staatsraths juristisch richtig sind, so sind sie es natürlich bezüglich der Consuln und Regierungen anderer Staaten nicht minder, als bezüglich der französischen, und es würde den Rhedern aller Nationen nichts angelegentlicher zu empfehlen sein, als ein paar Kanonen aufs Deck zu legen, um nöthigenfalls ihre Schiffe gegen das Jus und gegen die Consuln vertheidigen zu können, die bekanntlich bezüglich der Schifffahrt Polizei-Gewalt haben und oft in Folge von Verträgen durch die bewaffnete Hülfe der Lokalbehörden ihre Maßregeln gegen ihre Landsleute erzwingen können oder wie z. B. im Orient selbst eine kleine bewaffnete Macht im Solde haben.

Es sind sehr viele Leute Consuln und werden noch täglich solche ernannt, welche nicht das geringste moralische Vertrauen genießen und gegen welche ein Civilanspruch nicht das geringste helfen würde. Wenn diese Leute nun ihre Gewalt dazu mißbrauchen, ihren Landsleuten einen Schaden zuzufügen, so sollen diese, die weder den Consul gewählt haben noch ihm ausweichen können, welche, in Deutschland wenigstens, die Instruction und Vollmacht der Consuln häufig gar nicht erfahren, und wenn sie dieselbe kennen, in der Ferne kein Mittel haben, sich einer Ueberschreitung zu widersetzen, nicht von der Regierung Entschädigung beanspruchen können?

In der Praxis ist dies genau so, als wenn ein Handlungshaus, welches Waaren in Commission empfangen hat, dieselbe durch einen Commis verkaufen läßt, und wenn er das Geld dafür in Empfang nimmt und damit durchgeht, dem Consignanten schreibt, er könne auf Zahlung nicht Anspruch machen, weil der Commis keine Vollmacht gehabt habe, das Geld in Empfang zu nehmen!

Im Einklang mit dem continentalen Begriff von Achtung gegen die Obrigkeit sind wir in Deutschland gewaltsam dazu erzogen, in jedem Polizeidiener einen Vertreter des Staates zu erblicken und ihm keinen Widerstand zu leisten, wenn er etwas befiehlt. Hunderte von Urtheilen liegen vor zum Beweis, daß der Widerstand bestraft wird, ob nun der Nachtwächter Recht oder Unrecht gehabt hat, und dem Consul gegenüber soll die ganz ab-

norme Regel gelten, daß seine Anordnungen erst an der Elle seiner Vollmacht abgemessen werden dürfen, während ihm die Mittel in die Hand gegeben sind, eine solche Abmessung gar nicht zu dulden.

Wenn der Consul eines Staates im Namen seines Amtes Schritte thut, durch welche die Interessen eines anderen Staates benachtheiligt werden, so muß dieser den Schadenersatz nicht vom Consul, sondern von der Regierung, die derselbe vertritt, fordern können. So ist nach der Natur der Sache das Verhältniß, welches zwischen dem Landesangehörigen, ihrer Regierung und deren consularischen Vertreter stattfinden muß, jedes andere ist unpraktisch und unnatürlich. Die Vollmacht und Instruktion des Consuls bildet die Grundlage der Abrechnung zwischen ihm und seiner Regierung, gegenüber von Dritten sind seine Handlungen die der Regierung, welche sich durch ihn vertreten läßt. Wenn sie sich durch schlechte Individuen vertreten läßt, so ist das ihre Schuld und sie muß daher auch den Schaden tragen.

Litteratur.

Bremens Interesse, die freie Beweglichkeit des Verkehrs und der Zollverein. Bremen, Druck von F. C. Dubbers. 1854.

Die schon ziemlich angeschwollene Litteratur über die s. g. Zollanschlußfrage ist durch die vorliegende Druckschrift mit einem neuen Beitrage vermehrt worden. Man wird sich auch auswärts erinnern, daß im Juli v. J. von einer Anzahl hiesiger Fabrikanten und Kaufleute eine Eingabe an die Handelskammer gerichtet wurde, welche sich für den Beitritt Bremens zu dem Zollvereine aussprach. Die vorliegende Arbeit ist derselben Quelle entflossen. Sie ist eine Art Rechenschaftsbericht eines Ausschusses an seine Auftraggeber, in welchem die seit jener Zeit eingetretenen äußeren Vorgänge erzählt und kritisch beleuchtet werden. Wir wollen von vornherein nicht einen Tadel aussprechen, wenn wir die Brochüre nach ihrer Entstehungsgeschichte in die Reihe der Parteischriften stellen. Wir machen ihr damit nicht den Vorwurf der absichtlichen Parteilichkeit, aber es ist natürlich, daß Derjenige, welcher bereits über eine Frage ein bestimmtes Urtheil abgegeben hat, im weiteren Verlaufe der Verhandlungen alle für seine Meinung neu auftauchenden Gründe im hellsten Lichte sieht und darum häufig unempfindlich ist für die von den Gegengründen geworfenen Schatten. Für die klare Heraushebung der seine Ansicht unterstützenden Momente mag der Parteischriftsteller Vieles leisten, zur Beurtheilung fremder Argumente fehlt ihm fast regelmäßig die nothwendigste Eigenschaft des Kritikers, Unbefangenheit. An diesen Erfahrungssatz mußten wir den Leser erinnern. Wir gehen aber noch einen Schritt weiter. Wir bedauern, daß sich in dieser Frage überhaupt in Bremen Parteien gebildet haben, die dann rasch zur Erfindung von Parteinamen und zur gegenseitigen Unterschiebung von Parteizwecken fortschritten. Die Sache lag von Haus aus sehr einfach. Der Zollverein trat in Folge des Septembervertrages in eine, bis dahin durch das Gebiet des Steuervereins unterbrochene Grenzberührung mit Bremen. Die dadurch entstehenden Beziehungen waren der friedlichsten Natur, bedurften aber, um sich dauernd auf diesem Fuße zu erhalten, einer vertragsmäßigen Feststellung. Beide Theile wußten, was sie von einander wollten; es wäre also das einfachste gewesen, daß sie sich zu verständigen gesucht und das Resultat aufgezeichnet hätten. Ob man den Inhalt des Vertrages dann Zollanschluß mit Ausnahmebestimmungen, oder Selbständigkeit mit Zugeständnissen genannt hätte, wäre für die Sache gleichgültig gewesen. Statt dessen erfand man das Feldgeschrei: Anschluß oder Nichtanschluß, theilte dem Zollverein die Rolle eines Eroberers, Bremen die einer sich vergeblich vertheidigenden Festung zu und that, als ob es sich nicht um ein Freundschaftsbündniß, sondern um einen Friedensschluß nach vorausgegangenem Kriege handele. Wir fürchten, daß diese Verkehrung der Begriffe, von deren Verschuldung wir namentlich auch einen Theil der Presse nicht freisprechen können, ihren verwirrenden Einfluß selbst in bestimmende Kreise des Zollvereins geltend gemacht habe, wir hoffen aber auch, daß es nur der Einsicht der wahren Sachlage bedarf, um die Folgen des Mißverständnisses zu beseitigen.

Wir sind gewohnt, bei der Frage, ob nur der unbedingte Anschluß Bremens an den Zollverein die allseitigen Interessen zu versöhnen vermöge, die Gründe, welche hierfür vom Standpunkte des Zollvereins aus angeführt werden, von denen zu trennen, welche sich aus den Bremischen Bedürfnissen ergeben. Was den ersteren Punkt betrifft, so haben wir alles früher Gesagte fast ohne Ausnahme in den Bereich der Phrase verweisen müssen, und wir gestehen, daß wir auch in der vorliegenden Schrift vergeblich nach einem durchgreifenden Grunde gesucht haben, worin das Interesse des Zollvereins an der Acquisition unserer Hansestadt gelegen ist. Es heißt dort: „In Deutschland muß endlich ein ökonomisches Ganzes, eine engen durch gewichtige und gemeinsame Interessen verbundene Gesammtheit gebildet werden, damit alle Zollschranken im Innern fallen und jene Kraft nach Außen hin entfaltet werden könne, die allein Ansehen giebt und mit Nachdruck geübt werden kann. Der Zollverein wird und muß dahin streben, die Haupt-Eingangs- und Ausgangsthore seines Handels nicht neben sich liegen zu lassen und sie möglicherweise auswärtigem Einflusse Preis zu geben. Der deutsche Seehandel bedarf des Schutzes auf dem Meere, den ihm allein eine Marine des Zollvereins zu gewähren vermag.“ Deutschland ist bereits ein ökonomisches Ganzes, zum Theil in Folge des Zollvereins, zum Theil trotz desselben. Zur Herstellung des Ergebnisses hat Preußen, denn ihm gebüh[rt] das Verdienst fast ausschließlich, beigetragen durch Niederreißung der Zol[l]barrieren, zum Ausbau des an der Stelle zu errichtenden Hauses konnte d[ie] leitende Macht wenig thun, weil sie auf Schritt und Tritt ihre Plane dur[ch] den bösen Willen oder den Unverstand ihrer Bundesgenossen durchkreuzt sa[h] oder allerdings auch oft genug selbst der nur in praktischer Berührung m[it] dem Leben zu gewinnenden klaren Einsicht und entschiedener Thatkraft en[t]behrte. Das Verwachsen der deutschen Stämme zu materieller Einheit i[st] mehr der Macht des innern Triebes, als der Nachhülfe der Zollvereinsgeset[z]gebung zuzuschreiben und glücklicherweise auch inniger, als daß es so leich[t] zu zerreißen wäre wie Verträge. In den vaterländischen Boden reichen di[e] Hansestädte mit ihren Lebenswurzeln, wie umgekehrt das übrige Deutschlan[d] aus ihnen Nahrung zieht. Durch den formalen Anschluß der kleine[n] Gebiete an den Zollverein gewinnt dieser so wenig an wirklicher Macht al[s] an moralischem Ansehen, und daß die Hansestädte „auswärtigen Einflüssen Raum gestatten, ist durch höhere Schranken als Zollschlagbäume unmöglich gemacht. Von einer Kriegsmarine des Zollvereins zum Schutze der Handelsflotte zu reden, gehört vorläufig noch in das Reich der Träume. Bis jetz[t] sind höchstens die Anfänge gemacht zur Begründung einer preußische[n] Marine, und wenn diese die Flaggen anderer deutscher Staaten schirmen soll[,] so bedarf es dazu nach der heutigen völkerrechtlichen Gestaltung weitergehende[r] Verträge als die Zollverträge sind, und die Hansen können daran so gu[t] Theil nehmen, wenn sie nicht zum Zollverein gehören, als im umgekehrte[n] Falle. Lassen wir die hohe Politik zur Seite, so reducirt sich das Interess[e] der Zollvereinsangehörigen an einem freien Verkehr in die Nordseestädt[e] hinein darauf, daß durch die letzteren der Handel zwischen verschiedene[n] Theilen des Zollvereins ungehindert vermittelt werden, daß Erzeugnisse de[s] Binnenlandes, welche in die Hansestädte gelangt sind, unversteuert in jene[s] zurückgehen können. Die einfachste Art, dieses Ziel zu erreichen, liegt allerdings in der Aufhebung der trennenden Zollinie, aber wenn dagegen behaupte[t] wird, daß durch eine solche Uniformirung eine in anderer Hinsicht wünschenswerthe Mannichfaltigkeit beseitigt werde, so verdienen die zur Erreichung des Zieles gemachten Gegenvorschläge zum mindesten eine eingehende Widerlegung. Der Zollverein will nicht sich auf Ausnahmsbestimmungen in seiner Gesetzgebung einlassen — ist ein Grund, welchen hinzustellen die Weisheit jenes Körpers wenig ehren heißt.

Auf die Motive, welche aus dem Interesse Bremens heraus für den Zollanschluß geltend gemacht werden, können wir, ohne den uns heute gesteckten Raum zu überschreiten, im Einzelnen nicht eingehen. Indem wir uns dieses für eine geeignete Gelegenheit vorbehalten, bemerken wir im Allgemeinen, daß darin die bereits früher von Meisterhand zusammengestellten Gefahren, welche möglicherweise aus einer Isolirung Bremens hervorgehen können, wiederholt und mit inzwischen gewonnenen Erfahrungen zu belegen versucht sind. Die geschickte Benutzung einzelner Thatsachen zu diesem Zwecke ist offenbar die blendende Seite der vorliegenden Schrift. Um das Gewicht dieser Argumente auf ihr wahres Maß zurückzuführen, wird es einer genauen Untersuchung ihrer Grundlagen bedürfen. Entschieden ungenügend sind dagegen die Nachtheile des Anschlusses, beziehungsweise die Vortheile des Nichtanschlusses behandelt, und die schwierige Kernfrage endlich, nämlich die Vereinigung gehöriger Controle mit der Erhaltung des Bremischen Seehandels im Falle des Anschlusses, fast stillschweigend übergangen. Die Betonung dieses Momentes einer Bequemlichkeit der Rheder Schuld zu geben, ist selbst für eine Parteischrift nicht passend, und die Ordnung der Verhältnisse einfach auf die Zeit nach dem Anschlusse zu versparen, in der Erwartung, daß sich dann von Innen heraus leichter würde beseitigen lassen, was jetzt noch in der Gesetzgebung des Zollvereins hemmend sei, ein Rath, den ein vorsichtiger Mann schwerlich befolgen wird.

Die Schrift bemüht sich namentlich auch die Verschiedenheit der Stellung Hamburgs von der Bremens zu der Zollanschlußfrage hervorzuheben. Das Gesagte ist zum Theil nicht unrichtig, aber von einer im specifisch Bremischen Interesse geschriebenen Ausführung hätte man gerade hier den Nachweis erwarten dürfen, daß das Uebergewicht Hamburgs in einzelnen Handelsbranchen, welche Bremen erst in neuerer Zeit zu pflegen begonnen hat, nicht erdrückend werden muß, wenn für Bremen die Bedingungen wegfallen, welche Hamburg groß gemacht haben, und deren Festhaltung Seitens der letzteren Stadt begreiflicher gefunden wird.

Der Verfasser der Brochüre gedenkt — wie wir zum Schlusse bemerken wollen — nicht mit einem Worte der politischen Lage des Augenblickes, in dem wir leben, der möglichen Aenderungen, welche die nächste Zukunft bringen kann. Wir wollen daraus um so weniger einen Vorwurf entlehnen, als Diejenigen, in deren Namen die Denkschrift spricht, vielleicht Anstand genommen haben, das Gebiet der politischen Speculation zu betreten. Auch ist es richtig, daß, wenn man eine Frage gründlich untersuchen will, man die Voraussetzungen derselben, wie sie liegen, als feststehend annehmen muß. Aber wenn mit dem bestimmten Ausspruch geschlossen wird, daß es hohe Zeit für Bremen sei, sich dem Zollvereine anzuschließen, so hätte es wohl auch der Erwägung bedurft, ob der Moment, wo bei dem Ausbruche eines Krieges alle seitherigen Fundamente wanken, der geeignete ist, um ein Werk aufzuführen, das nur im Frieden gedeihen kann.

Versicherungswesen.

Seeversicherung.

2. Die versicherte Gefahr.

In Beziehung auf die Gefahr, welche durch den Seeversicherungs-Vertrag von dem Versicherten auf den Versicherer übertragen werden soll, kommt zunächst in Betracht der *Umfang der übernommenen Gefahr an und für sich*; und sodann der *Anfang und das Ende der Gefahr*, abgesehen davon, wie dieser letztere Punkt durch die *versicherte Fahrt* bestimmt wird, und wie wir dieses im nächsten Abschnitt näher betrachten werden. Bei der *übernommenen Gefahr* ist zunächst zu unterscheiden: die Versicherung gegen *alle Gefahr*; und die Versicherung gegen *bestimmte Gefahren*. Die Versicherung gegen *alle Gefahr* bezeichnet der Wortausdruck selbst schon hinlänglich genau.

Der H. P. § 38 drückt dieses so aus: „Der Assecuradeur trägt allen Risiko und Gefahr, Schaden und Verlust, welche den Schiffen und Gütern auf eine oder die andere Weise, sei es durch Sturm, Ungewitter, Schiffbruch, Uebersegelung, Strandung, Werfung, Brand, Nehm- und Plünderung, feindliche Anhaltung fremder Puissancen, Kriegsdeclarationen und Repressalien, Mißhandlung und Versehen oder Versäumniß des Schiffers und seines Volkes zustoßen kann, und überhaupt alle andere bedachte und unbedachte Zufälle, in so fern nicht dieselben besonders in dieser Ordnung „oder in diesem allgemeinen Plane“ eingeschränkt und ausgenommen oder in den Policen ein anderes ausdrücklich verglichen worden.

Allgemein streitet die Rechtsvermuthung dafür, daß die Versicherung gegen *alle Gefahr* verstanden sei, sobald in der Police oder in den Bedingungen nichts Anderes ausdrücklich bestimmt worden ist. — H. P. §. 38. B. V. B. §. 1.

Bei der Versicherung *gegen bestimmte Gefahren* kommen weiter folgende *besondere Arten* vor:

1) Die Versicherung „*nur für Seegefahr*“. Hier trägt der Versicherer alle Gefahr der See, Reviere und Häfen, einschließlich Feuer und Seeraub, ist aber frei von allem Schaden durch Kriegsgefahren. H. P. §. 39. B. V. B. §. 23. Nach den B. V. B. §. 23 wird der Risiko des Versicherers durch Anhaltung und Aufbringung des Schiffes nicht unterbrochen; nach dem H. P. §. 39 aber nur dann, wenn die Abhaltung nicht länger als 2 Monate dauert.

2) Die Versicherung „*frei von Kriegsmolest*“ ist dieselbe wie die vorstehende, nur noch weiter dadurch beschränkt, daß der See-Risiko schon endet, sobald das Schiff durch Krieg an Fortsetzung seiner Reise gehindert wird, seine Reise verändert oder sistirt, oder der Schiffer die freie Führung des Schiffes verliert. In diesem Falle ist also die Versicherung frei von allen Folgen einer feindseligen Behandlung, insbesondere von Confiscation, Nehmung, Reclam, Plünderung oder Beschädigung durch Kriegsschiffe oder Kaper, sowie den aus der Anhaltung oder Abhaltung entstandenen Kosten und Schäden. — H. P. §. 40. B. V. B. §. 22.

3) Die Versicherung „*für behaltene Ankunft*“ oder „*für behaltene* oder *sichere Fahrt.*“ Bei dieser Versicherung findet ein Schadenersatz nur dann statt, wenn das Schiff an den Bestimmungsort nicht gelangt, entweder weil es verloren gegangen, oder reparaturunfähig geworden ist.

B. V. B. § 24: Der Versicherer ist zur Zahlung nur dann verpflichtet, wenn das Schiff gänzlich verunglückt, wenn es durch Seeraub verloren geht, wenn es von Feindeshand für gute Prise erklärt, oder endlich, wenn es in einem Nothhafen nach ordnungsmäßiger Besichtigung als der Reparatur unwerth condemnirt wird; oder auch, wenn es beim Ausbleiben aller Nachrichten als verschollen anzunehmen ist.

Der H. P. §. 41 unterscheidet bei der Versicherung „*für behaltene Ankunft*“, die Versicherung auf *Casco* oder *Fracht* von der Versicherung *auf Waaren, imaginären Gewinn, Provision* oder *Courtage*. Im ersten Falle ist der Versicherer nur dann zum Ersatze des Schadens verbunden, wenn das Schiff gänzlich verunglückt, wenn es auf seiner Reise in Havarie unter ordnungsmäßiger Besichtigung zur Reparatur gänzlich unfähig befunden oder wenn es für gute Prise erklärt wird; während der Versicherer von aller Verbindlichkeit frei ist, wenn das Abbringen des Schiffs willkürlich unterbleibt oder die Reparatur unterlassen wird, und zwar auch dann, wenn die Taxation des Schadens den Werth des Schiffes übersteigt, oder die Reparatur solchen Werth würde überstiegen haben. Im zweiten Falle ist der Versicherer nur verantwortlich, wenn die Waaren wegen Seeschäden den Bestimmungsort nicht erreichen oder für gute Prise erklärt werden. Nach dem H. P. §. 41 und den B. V. B. §. 24 ist der Versicherer bei dieser Versicherungsart „frei von jeder Havarie grosse und particulaire“, nach dem H. P. auch „von allen Anhaltungskosten.“

4) Die Versicherung „*gegen Totalverlust.*“ Hier wird, wie schon die Wortbezeichnung andeutet, nur ein *Gesammtschaden* vergütet, aber keine theilweise Beschädigung. Dem Totalverlust wird übrigens nach Maßgabe der speciellen Versicherungsbedingungen, schon gleich geachtet, wenn der Schaden in irgend einer bestimmten Weise überwiegend ist, und nur ein verhältnißmäßig kleiner Theil des versicherten Werthes erhalten wurde. H. P. §. 42. B. V. B. §. 26.

Der H. P. §. 42 bezeichnet die Versicherung gegen *Total-Verlust* also: Ist die Versicherung gegen Totalverlust, so ist der Versicherer nur dann zur Zahlung des Schadens verbunden, wenn solcher 98 % übersteigt. Die B. V. B. §. 26 definirt denselben folgendermaßen: Bei Versicherung blos „gegen totalen Verlust“ gilt als solcher nicht allein: wenn ein Schiff mit oder ohne Ladung untergeht oder aufbrennt; wenn es im Kriege für gute Prise erklärt wird, oder durch Seeraub verloren geht; so wie wenn es beim Ausbleiben aller Nachrichten, gemäß den Bestimmungen des §. 66, als verschollen anzunehmen ist, sondern es wird auch als ein solcher für ein *Schiff* bezahlt, wenn dasselbe auf Strand geräth, und entweder zertrümmert oder nicht wieder abgebracht werden kann, während etwa Theile des Wracks oder des Inventars gerettet werden; für *Waaren* wird ebenfalls als Totalverlust bezahlt, wenn sie aus einem verunglückten Schiff seetriftig geworden, nachher aber noch auf irgend eine Weise geborgen werden, in welchen Fällen, sei es für ein Schiff oder für Waaren, der Schaden jedoch, um als Totalverlust ersetzt zu werden, einschließlich aller Unkosten für die Bergung, mindestens fünf und siebenzig Procent betragen muß. Ferner B. V. B. §. 26: „Wird der Totalverlust eines gestrandeten Schiffes, oder der von Waaren in einem solchen, durch Anwendung außerordentlicher Unkosten für die Abbringung desselben, resp. Bergung aus demselben, verhütet, so erstattet der Versicherer solche Unkosten jedenfalls.“ — Die Bremer Versicherungs-Bedingungen sind hiernach bei dieser Versicherungsart erheblich günstiger wie der Hamburger Plan.

5) Die Versicherung auf Güter „*frei von Beschädigung*“. Diese Versicherungsart zerfällt wieder in drei Unterabtheilungen, nämlich in die Versicherung: a) „*frei von Beschädigung*“ *unter gewissen Procenten*; z. B. unter 5, 10 rc. pCt. Hier wird der Schaden nur dann vergütet, wenn derselbe, ohne Zuziehung der Kosten, die festgesetzten Procente erreicht oder übersteigt. H. P. §. 91. B. V. B. §. 15.

Nach dem H. P. §. 91 sind auch alle Extrakosten zu bezahlen; ferner nach §. 92 alle zur Erhaltung der Güter verwendeten Kosten, im Falle des Einlaufens in einen Nothhafen, selbst wenn die Beschädigung die festgesetzten Procente nicht übersteigt.

Die B. V. B. kennen noch eine besondere Gattung dieser Versicherungsart, nämlich „frei von gewissen *ersten* Procenten der Beschädigung.“ Hier werden die Unkosten gleich mit zum Schaden gezogen und eine Vergütung des Ueberschusses geschieht also, soweit der Schaden einschließlich der Unkosten mehr als die ausgenommenen Procente von der Taxe beträgt. Bei einem unvermeidlichen Verkauf im Nothhafen, oder wenn die Güter nach einem stattgefundenen Strandungsfalle den Bestimmungsplatz im beschädigten Zustande erreichen, kommt die Clausel überall nicht zur Anwendung, und der ganze Schaden wird demnach von dem Versicherer vergütet.

b) *frei von Beschädigung* „*außer im Strandungsfall.*“ Hier wird der Schaden nur dann vergütet, wenn ein „*Strandungsfall*“ sich ereignet hat. H. P. §. 93. B. V. B. §. 17.

Nach dem H. P. §. 93 muß jedoch die Beschädigung über 3 % betragen; die B. V. B. §. 17 unterscheiden aber, ob die beschädigten Güter am Bestimmungsorte anlangen oder am Strandungsplatze, beziehungsweise im Nothhafen verkauft werden müssen. Im ersten Falle muß die Beschädigung der versicherten Güter 10 % ihres Werthes übersteigen; im zweiten Falle aber wird der volle Versicherungsbetrag, unter Abzug des reinen Verkaufsertrages, von dem Versicherer vergütet. Der H. P. §. 93 bezeichnet den „*Strandungsfall*“ so: „Ein Strandungsfall ist vorhanden, wenn das Schiff auf einen Grund geräth und festsitzen bleibt, oder nur durch Anwendung ungewöhnlicher Maßregeln, als Kappen der Masten, Werfen oder Löschung von der Ladung (nicht durch Anwendung gewöhnlicher Maßregeln, als Winden auf den Ankern, Backstellen der Segel) abgebracht wird, oder durch ungewöhnlich hohe Fluth abkommt, und wenn das Schiff durch solches Festsitzen Schaden am Rumpfe erlitten hat, der so bedeutend ist, daß sich die Beschädigung der Güter hieraus erklären läßt.

c) „*Frei von Beschädigung,*“ *ohne weiteren Vorbehalt und Ausnahme.* Hier ersetzt der Versicherer im Beschädigungsfalle weder die dadurch entstandene Verminderung des Werthes, noch irgend eine Verminderung des versicherten Gegenstandes selbst, es sei im Gewicht, in dem Maaße, oder in sonstiger Hinsicht. — B. V. B. §. 25. Der H. P. erwähnt diesen Fall nicht ausdrücklich.

In Beziehung auf die versicherte Gefahr — einerlei ob dieselbe gegen alle Gefahr oder nur gegen bestimmte Gefahren lautet — sind in den Versicherungsbedingungen rc. nicht selten *besondere Fälle* vorgesehen, in welchen der daraus entstehende Schaden von dem Versicherer *ausdrücklich*

nicht ersetzt wird, ein solcher Schaden vielmehr zu Lasten der Versicherten bleibt.

Nach dem Hamburger Plan wird in folgenden speciellen Fällen der etwa entstehende Schaden von dem Versicherer nicht ersetzt. Dahin gehört der Schaden veranlaßt durch:

1) Schuld, Versäumniß oder Versehen des Versicherten oder des Eigners, desgleichen des Abladers, Empfängers oder Cargadeurs bei Güterversicherungen; H. P. §. 38., B. V. B. §. 58.

2) Benutzung des Schiffes als Packraum im Hafen; §. 44.

3) Uebertretung der Einfuhr- oder Ausfuhrgesetze eines Landes; H. P. §. 58., B. V. B. §. 36.; oder

4) Mangel der gehörigen Verladungs- oder Schiffsdocumente, veranlaßt Seitens der Ablader, Empfänger oder Eigner, oder Seitens des Schiffers mit Wissen einer der genannten Personen; H. P. §. 58.

5) Rechtlich begründete obrigkeitliche Arrestirung des versicherten Schiffes oder Gutes, wegen Forderungen an Privatpersonen; H. P. §. 59.

6) Verderben ꝛc. der Waaren in Folge ihrer natürlichen Eigenschaften — innerer Verderb — z. B. wenn Weine versäuern oder verlecken, Früchte verderben, Getreide sich ansteckt ꝛc.; H. P. §. 60., B. V. B. §. 37.

7) Anfressen ꝛc. der Mäuse und Ratten; H. P. §. 60., B. V. B. §. 37.

8) Beschädigung, Werfen und Ueberspülen der mit Wissen und Willen des Versicherten auf Deck geladenen Güter; H. P. §. 61., B. V. B. §. 46.

9) Beschädigung ꝛc. der Segel, Brechen ꝛc. der Anker, Taue, Ketten oder des laufenden Tauwerks: H. P. §. 104 p. 2., B. V. B. §. 39.

10) Ueberladen der Güter aus einem Seeschiffe in ein anderes ohne vorausgegangene Untersuchung; H. P. §. 23., B. V. B. §. 47.

11) Willkürliches Unterlassen des Abbringens des Schiffes oder der Reparatur bei einer Versicherung „für behaltene Ankunft"; H. P. §. 41., B. V. B. §. 24 p. 2.

Nach den Bremer Versicherungs-Bedingungen werden von dem Versicherer die vorstehend sub 1. 3. 4. 6. 7. 8. 9. 10. und 11. erwähnten Schäden ebenwohl nicht ersetzt, wie dieses die angezogenen §§. der B. V. B. ergeben; ferner die Schäden, veranlaßt durch:

12. Eis, bei Schiffen auf dem Wallfischfang während des Fangens, ausgenommen wenn das Schiff gänzlich verunglückt. B. V. B. §. 40.

13. die Beschaffenheit der Fustagen und sonstigen Gefäße oder Umschläge. B. V. B. §. 37.

In den Bremer Versicherungs-Bedingungen sind also die Fälle sub 2 und 5 des Hamburger Plans nicht erwähnt, während in dem Hamburger Plan die Fälle sub 12 und 13 nicht vorkommen.

Der Hamburger Plan zählt sogar noch specielle Schäden auf, welche der Versicherer zu ersetzen ausdrücklich verpflichtet ist.

Der Versicherer trägt hiernach ausdrücklich die Gefahr:

1. der Benutzung von Leichterfahrzeugen, wenn solche bei der Ein- oder Ausladung an dem betreffenden Platze usanzmäßig gebraucht werden; H. P. §. 45.

2. der durch Brechen der Schiffswinde — Windetakel — entstehenden Schäden, vorbehaltlich des Regresses an den Schiffer; H. P. §. 46.

3. der Arrestirung und Anhaltung von höherer Macht — vis major —, des rechtlich unbegründeten Arrestes des Schiffs oder Guts wegen Forderung ꝛc. Seitens der Obrigkeit; so wie wenn der versicherte Gegenstand von der Arrestirung nicht betroffen war; H. P. §. 59.

4. des Schadens, entstanden durch nicht genugsame Garnirung und übele Stauung der eingeladenen Güter, sowie des Schadens, veranlaßt, wenn ein Schiff nicht wohl versehen oder gedichtet ist, oder wenn nasse und fließende Waare auf leicht verderbliche gelegt ꝛc. wird; alles dieses jedoch unter der Voraussetzung, daß der Versicherte zum Ersatze seines Schadens durch den Schiffer nicht gelangen kann. — H. P. §. 63 und 64.

5. des Schadens durch Uebertretung der Einfuhr- oder Ausfuhrgesetze eines Landes oder durch Mangel der gehörigen Verladungs- oder Schiffsdocumente; wenn die Anhaltung ꝛc. nicht wegen des versicherten Gegenstandes erfolgt ist, vorbehaltlich des Regresses an die Betheiligten; — H. P. §. 58.

6. des Schadens, entstanden durch Schuld, Versehen, Versäumniß, Mißhandlung des Schiffers, der Steuerleute und des Schiffsvolks, vorbehaltlich des Regresses an die genannten Personen; — H. P. §. 62.

7. des Schadens an Gütern auf Deck, sobald dieselben ohne Wissen und Willen des Versicherten auf Deck geladen wurden. Der Versicherte aber hat alle Mühe anzuwenden den Erfolg des Schadens zu erlangen, — H. P. §. 61;

8. auch wenn eine Eigenthumsveränderung des versicherten Gegenstandes während der Dauer der versicherten Reise stattfindet, sobald nur die Gefahr dadurch nicht vergrößert wird. — H. P. §. 74.

Die Bremer Versicherungs-Bedingungen erwähnen keine solche Schäden, welche dem Versicherer ausdrücklich zur Last fallen, und wohl auch ganz mit Recht. Denn es versteht sich von selbst, daß der Versicherer die durch den abgeschlossenen Versicherungs-Vertrag übernommene Gefahr im vollen Umfang zu tragen hat, so weit er nicht von derselben ausdrücklich befreit ist.

Den Anfang und das Ende der versicherten Gefahr anlangend, — zunächst ganz abgesehen davon, daß solche durch den die versicherte Fahrt begränzenden Abgangs- und Bestimmungsort local festgestellt wird, vergl. den nächsten Abschnitt — so fängt die Versicherung an:

bei Casco, sobald das Schiff seine Ladung oder den Ballast einzunehmen beginnt. — H. P. §. 43. B. V. B. §. 4.

bei Waaren, sobald die Güter vom Lande scheiden, um an Bord des Schiffes gebracht zu werden. — H. P. §. 45. B. V. B. §. 3.

Die Versicherung hört aber auf:

bei Casco, nachdem das Schiff am Bestimmungsort angekommen und gänzlich entlöscht ist, was spätestens binnen 21 Tagen nach der Ankunft am Löschungsplatz geschehen muß. — H. P. §. 43. B. V. B. §. 4;

bei Waaren, nachdem dieselben am Bestimmungsort wieder ausgeladen und ans Land gebracht sind. — H. P. §. 45. B. V. B. §. 3.

Nach den B. V. B. §. 3 muß jedoch das Ausladen der Waaren „binnen 15 Tagen nach der Ankunft am Löschplatz" geschehen; nach dem H. P. §. 45 aber, „sobald es füglich und möglich ist."

Eine Ausnahme von den vorstehenden Regeln findet statt:

bei Casco-Versicherungen „auf Zeit" — vergl. den nächsten Abschnitt —; denn hier beginnt und endet der Risiko mit dem in der Police bestimmten Tag, von Mitternacht zu Mitternacht gerechnet. — H. P. §. 51. B. V. B. §. 6.

Jedoch ist nach dem H. P. §. 51, sofern nicht Anderes in der Police festgestellt wurde, der Risiko, wenn das Schiff beim Ablauf der versicherten Zeit unterwegs ist, stillschweigend bis zu dessen Ankunft und Entlöschung am Bestimmungshafen prolongirt, gegen die in der Police bestimmte Prämienzulage.

Eine weitere Ausnahme von dieser Regel findet statt:

bei der Versicherung „für behaltene Ankunft", wo die Versicherung mit der Ankunft im Bestimmungshafen erlöscht. — H. P. §. 41. B. V. B. §. 24; oder wie der H. P. §. 41 es ausdrückt: „so wie das Schiff im Bestimmungshafen am gebräuchlichen oder gehörigen Platze den Anker hat fallen lassen."

(Fortsetzung folgt.)

— Stuttgart. Der zu Magdeburg bestehenden „Hagelversicherungsgesellschaft" ist der Geschäftsbetrieb im Königreich auf den Grund der vorgelegten Statuten unter der Bedingung gestattet worden, daß auf den Grund der im Art. 39 der Statuten enthaltenen Bestimmung in keiner Gegend des Königreichs die gestellt werdenden Versicherungsanträge zurückgewiesen werden dürfen, und daß der Geschäftsbetrieb der Gesellschaft im Königreiche wenigstens fünf Jahre lang fortgesetzt werden muß. Der von der Gesellschaft bestellte und von der Regierung genehmigte Haupt-Agent im Königreich ist der Kaufmann Ferdinand Garnier in Stuttgart.

— Feuerversicherungsgesellschaft zu Hamburg. Von dem, wegen seiner Theilnahme an der Sache Schleswig-Holsteins von seinem Lehramte entfernten Kieler Professor Ravit ist die Gründung einer Feuerversicherungsanstalt in Hamburg angeregt worden. Der Entwurf ist von hervorragenden Hamburger Handlungshäusern unterstützt, die Actienzeichnung bereits eröffnet und das Zustandekommen gesichert. Indem wir uns vorbehalten, auf Einzelheiten des Programms zurückzukommen, heben wir heute nur folgende Grundzüge aus demselben hervor:

Die Anstalt wird unter der Firma „Albia-Versicherungsgesellschaft" in Hamburg mit einem Grundcapital von vorläufig 1,000,000 Bco.m$ errichtet. Dies Grundcapital ist in 1000 Actien à 1000 Bco.m$ vertheilt. Die Gesellschaft ist constituirt, sobald 500 Actien gezeichnet sind. Nach stattgehabter Constituirung der Gesellschaft sind innerhalb 4 Wochen auf jede Actie 200 Bco.m$ baar einzuzahlen und über 800 Bco.m$ ist eine Schuldurkunde in Wechselform auszustellen. Die baar eingezahlten Summen werden zunächst mit 4 % verzinst. Die außerdem nach Bestimmung des Verwaltungsraths auszuzahlende Dividende wird von den Actionairs zugleich mit den Zinsen gegen die den Actien angehängten Coupons erhoben. Zur Erleichterung der Veräußerung der Actien steht es jedem Actionair zu jeder Zeit frei, den vollen Betrag seiner Actie baar einzuzahlen und sich dagegen eine Actie auf 1000 Bco.m$ oder 10 Stück 1/10 Actie auf 100 Bco.m$, au porteur lautend, ausliefern zu lassen.

— Berlin. Das Obertribunal verhandelte vor Kurzem über die Frage, ob die Land- und Wassertransport-Versicherungs-Gesellschaften wegen der in ihren Statuten enthaltenen Bestimmung, daß sie auch den auf dem Transport durch Feuer resp. Blitz an den versicherten Sachen entstandenen Schaden vergüten, zu den Mobiliar-Feuerversicherungs-Gesellschaften zu rechnen seien, ob also §. 7 des Gesetzes vom 8. Mai 1837, wonach ihre Agenten die polizeiliche Concession haben müßten, auf sie anzuwenden sei. Die Staatsanwaltschaft hatte diese Frage bejaht und deshalb gegen den Agenten einer solchen Gesellschaft, der keine polizeiliche Genehmigung eingeholt hatte, Anklage erhoben, in erster Instanz war jedoch die Freisprechung des Angeklagten um deshalb erfolgt, weil das erwähnte Gesetz nur auf Mobiliar-Feuerversicherungs-Gesellschaften anzuwenden sei, zu solcher aber die Land-

und Wassertransportversicherungs-Gesellschaften nicht gerechnet werden könnten, da sie einen andern Hauptzweck hätten, und nur nebenbei auch den Schaden vergüteten, der durch Feuer den versicherten Sachen auf dem Transport zugefügt werde. Anderer Ansicht war der zweite Richter, denn er hielt die Anwendung des Gesetzes vom 8. Mai 1837 auf die beregten Gesellschaften für zweifellos und verurtheilte den Angeklagten zu 50 Thlr. Geldbuße. Dem entgegen stellte das Obertribunal jedoch das erste freisprechende Erkenntniß wieder her, weil es der Ansicht des Vertheidigers, Rechtsanwalt Dorn, daß Agenten der Land- und Wassertransportversicherungs-Gesellschaften der polizeilichen Concession nicht bedürften, beitrat.

— Die „Preußische Correspondenz" enthält folgenden Artikel: „Da leider noch sehr häufige Fälle beobachtet werden, wo Grundbesitzer in Folge des ihnen durch Hagelschlag zugefügten Schadens in ihren Vermögensverhältnissen bedauerlich zurückkommen, weil sie die Versicherung ihrer Feldfrüchte versäumt hatten, so nehmen, wie wir erfahren, die Behörden wiederholt Veranlassung, die Betheiligten auf die Gefahren ihrer Sorglosigkeit aufmerksam zu machen und dieselben dringend zur Versicherung ihres Eigenthums zu ermahnen. Daß es aber auch, erforderlichen Falls, an kräftiger Beihülfe nicht fehlt, dafür mögen beispielsweise folgende Thatsachen zeugen. Die Kreise Ahaus, Borken, Coesfeld, Recklinghausen, Münster, Lüdinghausen und Beckum des Regierungsbezirkes Münster wurden im Juli v. J. von einem heftigen Hagelwetter heimgesucht, welches eine Fläche von über 60,000 Morgen, also von nahe an 3 Quadrat-Meilen, mit einem Katastral-Reinertrage von über 75,000 Thalern, mehr oder minder beschädigte. Des Königs Majestät bewilligte den bedrängten Kreisen, neben einem auf etwa 10,000 Thlr. zu veranschlagenden Grundsteuer-Nachlasse und einer Unterstützung aus den Grundsteuer-Deckungs-Fonds von 20,000 Thlrn., ein unverzinsliches Darlehn von 20,000 Thlrn. und ein Gnadengeschenk von 1000 Thlrn. zu einmaligen Unterstützungen. Außerdem gingen an Collekten-Geldern und Naturalien, letztere in Geld angeschlagen, ein Werth von 24,000 Thlrn. für die Hülfsbedürftigen ein, wobei natürlich die nicht zur öffentlichen Kenntniß gekommenen Spenden der Privatwohlthätigkeit nicht eingerechnet worden sind."

Es läßt sich zu dieser Mittheilung nichts sagen, als daß es ein Mißbrauch der durch die schweren Steuern des Landes aufkommenden Staatsgelder ist, wenn der Leichtsinn, welcher nicht versichert, durch Geschenke und unverzinsliche Darleihen belohnt wird. Der Geldverlust für den Staat ist vielleicht noch der geringste Schaden und der größere liegt in der Demoralisation, welchen die Begünstigung des Leichtsinns herbeiführt. So gering die Prämie für Versicherung gegen Hagelschaden ist, so würden die Leute Thoren sein, sie zu bezahlen, wenn sie bei Hagelschlag die Entschädigung als Almosen erwarten dürfen. Daß die Privatwohlthätigkeit solche Almosen giebt, kann ihr nicht verwehrt werden, mit seinem Eigenthum mag jeder thun was er will, die Staatsmittel gehören aber nicht der Regierung und sind ihr nicht zur Aufmunterung der Unvorsichtigkeit anvertraut. Denjenigen, welche obige Unterstützung empfangen haben, mögen diese Bemerkungen hart erscheinen und sie werden sich auf die Rücksicht berufen, welche das Unglück verdient. Es besteht aber ein Unterschied zwischen unverschuldetem und selbstverschuldetem Unglück. Ihr Unglück ist nun nicht der Hagel, sondern der Umstand, daß sie gegen diese Gefahr nicht versichert haben. Dieses Unglück ist kein unverschuldetes, sondern ein selbstverschuldetes, welches Strafe und keine Sympathie verdient.

— See-Unglück. An den Riffen von Florida sind von 1844 bis 15. December 1852 amerikanische Schiffe gescheitert:

Jahr	Zahl d. Schiffe	Werth von Schiff und Ladung $	Salvage %	Salvage Betrag $	Unkosten %	Unkosten Betrag $	Total Salvage und Unkosten $	Verlust %
1845	29	725,000	12^{7}	92,694	10^{5}	76,370	169,064	23^{3}
1846	26	731,000	9^{1}	69,600	4^{9}	36,100	105,700	14^{3}
1847	37	1,624,000	6^{7}	109,000	6^{4}	104,500	213,500	13^{3}
1848	41	1,282,000	11^{1}	125,800	9^{2}	74,260	200,060	21^{3}
1849	46	1,305,000	11^{2}	127,810	8^{5}	91,350	219,160	18^{7}
1850	30	922,000	13^{2}	122,831	8^{3}	77,169	200,000	21^{5}
1851	34	941,500	12^{1}	75,852	8^{4}	89,148	165,000	20^{5}
1852	22	663,800	8^{2}	80,112	8^{2}	81,988	162,100	16^{1}
	265	8,194,300	10	803,699	12^{9}	630,885	1,434,584	22^{9}

— Neue sächsische Flußversicherung.

1853 Einnahme:		Ausgabe:	
Prämien..........	14,483 Thlr.	Verwinterung, Enschädigung für 8 Havarien u. Verwaltungskosten.............	3,066 Thlr.
Zinsen u. Strafgelder	1,625 "	Ueberschuß................	13,584 "
andere............	542 "		
	16,650 Thlr.		16,650 Thlr.

Die Actien erhielten außer 4 % für den einbezahlten Betrag von 30,875 Thlr. 19 Thlr. pro Actie Dividende, die Versicherten 1/3 der Prämie zurück und der Rest ging in den Reservefond der nun 6000 Thlr. beträgt.

— Die Germania, Hagelversicherungs-Gesellschaft für Feldfrüchte, in Berlin, hatte 1853 1,306,470 Thlr. versichert, hatte im vorigen Jahre 11,337 Thlr. Einnahme, nur 6458 Thlr. Ausgaben, worunter 977 Thlr. Abschätzungs- 3785 Thlr. Verwaltungskosten, 1037 Thlr. Agenturprovisionen und 2673 Thlr. Schadenvergütung. Dem scheinbaren Ueberschuß von 4879 Thlr. stehen aber noch unerfüllte Verbindlichkeiten 928 Thlr. Schaden von 1852 und 14,277 Thlr. in 1853 gegenüber, welche mit 50 %, einschließlich der schon bezahlten 2673 Thlr. mit 7552 Thlr. bezahlt werden sollen. Die Germania scheint mehr zu den Gesellschaften zu gehören, welche versichern, als zu denjenigen, welche die Schäden bezahlen. Die Verwaltungskosten sind außer allem Verhältniß zu dem kleinen Geschäft.

Druck von C. Schünemann.